



# Aumenti, adesso tocca alla polizza auto

Il caro prezzi si sta già abbattendo su ricambi e riparazioni, potrebbe riflettersi sui costi di assicurazione delle vetture

### Ivass, stop a calo prezzi RC auto

**-38%**  
Negli ultimi 10 anni

**353 euro**  
Costo medio

**Ridotti i differenziali territoriali**  
(ancora sopra la media europea)

**Con l'aumento dell'inflazione e dei tassi**

- Costi superiori per riparazioni e ricambi
- Riduzione degli utili per il comparto

ANSA

**ROMA**

Dopo tanti anni di cali dei premi Rc auto, lo spettro dell'inflazione rischia di interrompere il circolo virtuoso dei ribassi dei costi di assicurazione per auto e moto veicoli. La crescita dei prezzi delle riparazioni e dei ricambi, dovuta all'impennata del carovita, potrebbe frenare il calo dei costi dell'Rc Auto che dal 2014 sono diminuiti del 30%.

Il monito arriva dal presidente dell'Ivass Luigi Federico Signorini nella relazione annuale che sottolinea inoltre la stretta attenzione, «ma senza allarmi», sui bilanci delle compagnie, colpite dal rialzo dei tassi, dall'aumento dello spread e dall'instabilità dei mercati. Il 2022 vedrà così un calo degli utili del comparto, ma senza crisi conclamate. L'indice patrimoniale poi «è assai sensibile a variazioni dello spread sovrano dell'Italia» con le assicurazioni che detenevano 310 miliardi di titoli di stato na-

» L'Ivass lancia il monito: rischio alto dopo anni in cui i premi delle polizze sono andati in calando

» Si chiede alle compagnie di rendere più semplice il passaggio dei dati rilevati dalle scatole nere

zionali a fine 2021. Inoltre le minusvalenze potenziali sui titoli in portafoglio sono già a quota 6 miliardi, dopo aver completamente azzerato le cospicue plusvalenze di fine 2021.

E poi c'è il tema Rc Auto che avrà un impatto sul ramo danni. Dal lato degli assicurati, dopo il buon calo dei costi dei premi del 2021 (-6%), la flessione ha rallentato all'inizio dell'anno (-3,8% a 353 euro nel primo trimestre 2022) e si sono ridotti i differenziali territoriali, ma il prezzo in Italia resta comunque «più alto della media dei 4 paesi europei». Per Assoutenti comunque si tratta di dati «ridicoli che rappresentano una presa in giro per milio-

ni di assicurati italiani». Si sottolinea infatti che «le compagnie hanno trattenuto buona parte dei profitti generati dalla riduzione dei sinistri del 2020 e 2021, e le tariffe Rc auto sono diminuite ben al di sotto delle aspettative». «Purtroppo temiamo che il presidente dell'Ivass possa avere ragione. Il rischio è reale. Per le compagnie assicurative, infatti, ogni scusa è buona per provare ad alzare i prezzi dell'Rc auto, anche se i rincari sarebbero del tutto immotivati ed ingiustificati», afferma Massimiliano Dona, presidente dell'Unione nazionale consumatori.

L'istituto sottolinea poi un altro aspetto. Il calo dei premi di

questi anni è stato aiutato dalla diffusione della scatola nera, che avrebbe anche ridotto il tasso di incidenti del 20% circa. E tuttavia c'è un neo: vista «la sostanziale intrasferibilità tra una compagnia e l'altra dei dati sulle abitudini di guida - rileva Signorini - per l'assicurato che adotta la scatola nera la probabilità di cambiare compagnia alla scadenza del contratto si riduce, ceteris paribus, di circa il 60 per cento». L'Ivass vorrebbe evitare il ricorso a una norma e chiede così alle compagnie di agire da sole per rendere disponibili e trasferibili da una compagnia all'altra i pochi dati chiave rilevabili dalle scatole nere. Per controllare i comportamenti delle compagnie l'istituto utilizzerà sempre più l'intelligenza artificiale e il mystery shopping (gli acquisti in incognito). Attività che tuttavia, ha assicurato Signorini, non genereranno automaticamente sanzioni ma che serviranno per supportare le verifiche.

ANCHE L'ITALIA CONTRO L'IPOTESI PER IL 2035

## Stop a benzina e diesel: nell'Ue è ancora scontro

di Valentina Brini  
LUSSEMBURGO

La giornata è di quelle decisive per la lotta dell'Europa al cambiamento climatico. Ma Frans Timmermans aveva messo già tutti in guardia di prima mattina: «Questa è l'Unione europea, nessuno se ne va dalla stanza senza un po' di dolore». E la maratona negoziale destinata a proseguire tutta la notte tra i ministri responsabili per l'Ambiente per trovare l'intesa sul maxi-pacchetto «verde» Fit for 55 lo dimo-

Lo scontro a Lussemburgo si consuma sullo stop alla vendita di auto a benzina e diesel entro il 2035. Indispensabile agli occhi di Bruxelles per l'obiettivo emissioni zero al 2050. Controverso invece per l'Italia e un drappello di altri Paesi che chiedono più realismo davanti a una transizione complessa. Ma anche per la Germania, che sul tavolo ha messo l'asso che potrebbe prendere tutto: una deroga per l'uso limitato degli ecocarburanti dopo il 2035. Il testo della Commissione Ue all'esame dei ministri, già licenziato dal Parlamento eu-

ropeo, è netto: i veicoli con motore a combustione interna non potranno più essere venduti dal 2035. Troppo netto per Roma - che non vede di buon occhio l'uso di una sola tecnologia (l'elettrico) per centrare l'obiettivo - e per Bulgaria, Portogallo, Romania e Slovacchia, per i quali i tempi sono troppo stretti. Tutti insieme avevano chiesto una proroga al 2040. Il ministro per la Transizione ecologica, Roberto Cingolani, è stato chiaro con i colleghi: la proposta è accettabile solo a patto che la «neutralità tecnologica» possa essere rag-



giunta con l'uso di e-fuels dopo il 2035, che si proceda con una «eliminazione progressiva dei motori a combustione interna per i furgoni», e che siano introdotte - guardando alla Motor Valley italiana - «deroghe specifiche per i piccoli costruttori».

Senza contare che, ha evidenziato, in Ue «acquistare un'auto elettrica costerebbe sei mesi di stipendio per qualcuno e dieci anni per qualcun altro».

In soccorso di Roma è arrivata, quasi a sorpresa, la Germania agitata dalle diverse sensibilità

nella coalizione di governo. Il ministro delle Finanze, il liberale Christian Lindner, su Twitter non le ha mandate a dire alla collega responsabile per l'Ambiente, Steffi Lemke: l'appoggio della Verde alla proposta della Commissione è «sorprendente», ha tuonato, deciso a difendere l'industria dell'automotive tedesca - la più forte d'Europa - chiedendo che «i motori con combustibili privi di CO2» siano «ammessi come tecnologia in tutti i veicoli dopo il 2035». Ma l'attacco è stato schermato e, con il sostegno dell'amico di partito, il ministro dell'Economia Robert Habeck, Lemke ha avanzato la proposta di deroga per gli e-fuels a scopi «limitati». Un punto di approdo che potrebbe andare bene ai Ventisette. Tutto dipenderà da come sarà tradotto alla fine, soprattutto per chi ritiene, come l'Olanda, che ogni eccezione indebolisca le ambizioni comuni. La partita conoscerà il suo risultato solo a notte fonda, ma la posta in palio è ampia.

## Parità di salario, premio a Maiora di Despar

L'azienda ha ottenuto la certificazione che attesta l'assenza di gap retributivo tra uomini e donne



Foto di gruppo di Maiora: il secondo da sinistra è l'ad Pippo Cannillo

**BARI**

Maiora, azienda pugliese concessionaria dell'insegna Despar per il centro-sud, ha ottenuto da Equal Salary Foundation la certificazione che attesta l'assenza di gap retributivo tra i propri collaboratori, donne e uomini, che a parità di qualifica, svolgono uguali mansioni. È la quinta azienda italiana, dopo Ferrari, Credem, WindTre e Philip Morris, a ottenere questo prestigioso riconoscimento. La certificazione «Equal salary» rappresenta un'ulteriore tappa di un percorso già avviato con successo in

questi anni da Maiora che si appresta a pubblicare il suo IV report di sostenibilità, documento nel quale dal 2019 si attesta l'impegno continuo e progressivo dell'azienda nei confronti della propri collaboratori, oltre 2.400, di cui quasi il 50% donne, e dell'ambiente, grazie a una particolare attenzione alla sostenibilità e alla circular economy. Maiora è la prima azienda in assoluto al Sud e anche per la Grande distribuzione italiana (Gdo) ad aver ottenuto la certificazione «Equal salary». L'ambizioso obiettivo, non solo per Maiora, ma per tutto il settore della

Gdo e per l'intero sud Italia, è il risultato di una gestione aziendale paritaria e fondata su equità e meritocrazia. L'azienda con sede a Corato (Bari), è una giovane realtà, che ha preso la forma attuale solo 10 anni fa, ma che rappresenta il frutto di due storiche imprese del territorio, nate dalla lungimiranza delle famiglie Cannillo e Pescechiera (rispettivamente fondatrici della Cannillo e di Ipa Sud) che, fondendosi, hanno dato vita a Maiora. Un'azienda capace fin da subito di esprimere una gestione dinamica e avanguardista dell'imprenditoria, nella Gdo.

La certificazione è stata conferita dalla Equal Salary Foundation, organizzazione senza scopo di lucro, nata nel 2010, la cui mission consiste nella creazione e nello sviluppo di un metodo scientifico e oggettivo, capace di misurare l'equità salariale in diverse realtà imprenditoriali. Il processo di certificazione è stato creato in collaborazione con l'università di Ginevra. «La certificazione Equal salary», spiega Pippo Cannillo, presidente e amministratore delegato di Maiora, «è un ambizioso riconoscimento che corona un percorso intrapreso da molti anni, fatto di valori. Essere i primi nella Grande distribuzione italiana, e nel Mezzogiorno, a certificare la parità di genere ci auguriamo rappresenti uno stimolo per altri colleghi imprenditori per colmare sempre più questo gap».